

Sammendrag:

Bedre trafiksikkerhet i Sverige

Rapporten inneholder en analyse av mulighetene for å bedre trafiksikkerheten i Sverige. Tre hovedspørsmål behandles i rapporten:

- Hvor mye kan antallet skadde og drepte i trafikken maksimalt reduseres, dersom man bruker alle trafiksikkerhetstiltak i maksimalt tenkelig omfang?
- Hvilke trafiksikkerhetstiltak er mest kostnadseffektive, det vil si hvilke tiltak kan gi størst nedgang i antallet skadde og drepte regnet i forhold til hvor mye det koster å gjennomføre tiltakene?
- Hvilke trafiksikkerhetstiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomme, det vil si gir en nytte, regnet i kroner, som er større enn kostnadene til å gjennomføre tiltakene? I nytten inngår både trafiksikkerhet, framkommelighet og miljøforhold.

Her oppsummeres kun de viktigste resultatene av analysene. Et mer utførlig sammendrag finnes i en egen sammendragsrapport (TØI-rapport 489/2000).

Trafiksikkerhetsproblemer i Sverige

Svenske myndigheter har utarbeidet en liste over viktige trafiksikkerhetsproblemer. I rapporten er det gjort et forsøk på å tallfeste hvor mye hvert av disse problemene bidrar til antallet skadde og drepte i trafikken i Sverige. Bidraget er tallfestet ved å beregne hvor stor nedgang i antallet skadde og drepte man i teorien kunne oppnå, dersom problemet ikke fantes. Beregningene viser at overtredelser av fartsgrensene er det viktigste trafiksikkerhetsproblemet i Sverige i dag. Omlag 50% av trafikken foregår i ulovlig fart. Dersom fartsgrensene ble overholdt, kunne antallet drepte reduseres med 38% og antallet skadde og drepte med 21%. Andre viktige problem er blanding av ubeskyttede og beskyttede trafikanter på samme trafikkareal og blanding av motorkjøretøy med svært ulik masse og varierende nivå på innebygd kollisjonssikkerhet. Betegnelsen beskyttede trafikanter omfatter alle som sitter i bil, betegnelsen ubeskyttede trafikanter omfatter alle andre grupper.

Det er beregnet at dersom alle trafiksikkerhetsproblemer på en liste over 20 slike problemer ble løst, i den forstand at den økning av skaderisiko hvert problem innebærer ble eliminert, kunne antallet drepte i trafikken reduseres med 89% og antallet skadde og drepte med 73%.

Trafikksikkerhetsmål og dagens tiltaksprogram

Nullvisjonen er offisielt vedtatt som et langsiktig ideal for trafikksikkerheten i Sverige. Nullvisjonen går ut på at ingen skal bli drept eller alvorlig skadet i trafikken når de ferdes innenfor lovens rammer (det vil blant annet si overholder fartsgrenser og promillegrenser og bruker bilbelte). Det er satt tallfestede mål for det høyeste antall drepte i trafikken i år 2000 og år 2007. Målet er 400 i år 2000 og 270 i år 2007. Et trafikksikkerhetsprogram, som fortsatt gjelder, ble utarbeidet i 1994. I tillegg til dette programmet ble en særskilt trafikksikkerhetsplan (11 punkts programmet) lagt fram våren 1999. Beregninger svenske myndigheter har gjort, tyder på at dagens tiltaksprogram for trafikksikkerhet i Sverige ikke er tilstrekkelig til å nå målet om høyst 270 drepte i år 2007. Fra 1994 til 2000 har det ikke vært noen nedgang i antallet drepte i trafikken i Sverige.

Mulige alternative trafikksikkerhetsprogram og deres effekter

For å anslå hvor store muligheter det er for å bedre trafikksikkerheten i Sverige, ble 139 trafikksikkerhetstiltak gjennomgått. 77 av disse ble av ulike grunner ikke inkludert i beregningene av potensialet for å bedre trafikksikkerheten, 62 tiltak ble inkludert. Disse 62 tiltakene ble satt sammen til fire alternative programmer for bedring av trafikksikkerheten. Programmene gjelder perioden 2002-2011. Programmene er:

- Videreføring av dagens trafikksikkerhetspolitikk
- Et program der kun samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak inngår
- Et program som bygger på Nullvisjonen
- Et program der alle tiltak brukes maksimalt.

Rapporten anbefaler ikke et bestemt trafikksikkerhetsprogram. De alternative programmene er kun ment å vise hvilke muligheter som foreligger og belyse fordeler og ulemper ved ulike hovedinnretninger i trafikksikkerhetspolitikken.

Det maksimale potensialet for å bedre trafikksikkerheten i Sverige er beregnet til vel 75% reduksjon av dagens antallet drepte og vel 55% reduksjon av dagens antall skadde og drepte. Dersom man viderefører dagens bruk av trafikksikkerhetstiltak, vil antallet drepte i trafikken kun bli ubetydelig redusert i år 2012 sammenlignet med gjennomsnittet for årene 1994-1998. Det var i 1994-1998 i gjennomsnitt 554 drepte i trafikken i Sverige. Ved en videreføring av dagens politikk forventes dette redusert til ca 530 i 2012. Det er da forutsatt en trafikkvekst på 1% per år fra 2000 til 2012. Det er videre forutsatt at antallet drepte, alt annet likt, øker med 0,64% for hvert 1% trafikkvekst.

Ved å satse på samfunnsøkonomisk lønnsomme trafikksikkerhetstiltak kan antallet drepte reduseres til 316 i 2011. Et program som bygger på Nullvisjonen gir et forventet antall drepte på 230 i 2011. Brukes alle tiltak maksimalt, kommer man ned i 180 drepte i 2011.

Målet på høyst 270 drepte som er satt for 2007 kan ikke nås med noen av programmene. Dette målet kan bare nås ved at man satser sterkt på tiltak som gir rask effekt i perioden fram til 2007. Økt politikontroll er det mest aktuelle tiltak som kan gi kortsiktige gevinster.

Utviklingen av antallet skadde og drepte i trafikken er usikker

Det må understrekes at resultatene av beregningene er usikre. Dersom man viderefører dagens bruk av tiltak, kan antallet drepte i 2011 bli mellom 473 og 587, gitt antakelsen om 1% trafikkvekst per år. Satser man samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak, kan antallet drepte i 2011 bli mellom 215 og 467. Et program som bygger på Nullvisjonen gir mellom 135 og 396 drepte i år 2011. Maksimalt potensiale for på bedre sikkerheten gir mellom 72 og 337 drepte i 2011.

På bakgrunn av disse resultatene synes det, tross den store usikkerheten, klart at en videreføring av dagens trafiksikkerhetspolitikk i Sverige ikke er tilstrekkelig til å nå de mål som er satt for denne politikken.